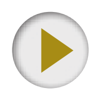


Encartes
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
encartesantropologicos@ciesas.edu.mx



Robledo, Héctor y Cano, Lirba
De *El Hombre-Camión* al Frente Común de Usuarios y Operadores. Memoria de una investigación con metodología audiovisual colaborativa
Encartes, vol. 3, núm. 5, marzo 2020-agosto 2020, pp. 56-78
https://doi.org/10.29340/en.v3n5.140



Este artículo contiene información multimedia, te invitamos a consultarlo en la versión digital.



TEMÁTICAS

DE *EL HOMBRE-CAMIÓN* AL FRENTE COMÚN DE USUARIOS Y OPERADORES. MEMORIA DE UNA INVESTIGACIÓN CON METODOLOGÍA AUDIOVISUAL COLABORATIVA

FROM *EL HOMBRE-CAMIÓN* TO THE USERS AND OPERATORS UNITED FRONT: ANNALS OF COLLABORATIVE AUDIOVISUAL METHODOLOGY RESEARCH

Lirba Cano y Héctor Robledo*

Resumen: El documental *El Hombre-Camión* (2013) es el producto de una investigación realizada por el colectivo Caracol urbano acerca de las problemáticas del transporte público en el área metropolitana de Guadalajara (AMG). Mostramos cómo la *metodología audiovisual colaborativa* que hemos desarrollado nos ha permitido impulsar relaciones de colaboración entre distintos actores sociales, favoreciendo la conformación del Frente Común de Usuarios y Operadores así como la convocatoria a sucesivas acciones colectivas organizadas por las mejoras del transporte público en el AMG. Tales acciones han tenido como una de sus consignas principales la mejora de las condiciones laborales de los conductores de los camiones de transporte público, como factor ineludible para la mejora del servicio.

Palabras claves: transporte público, metodología audiovisual colaborativa, área metropolitana de Guadalajara.

FROM *EL HOMBRE-CAMIÓN* TO THE USERS AND OPERATORS UNITED FRONT: ANNALS OF COLLABORATIVE AUDIOVISUAL METHODOLOGY RESEARCH

Abstract: The documentary entitled *El Hombre-camión* (2013) is the outcome of research undertaken by the collective Caracol Urbano with regard to public-transportation problematics in the Guadalajara Metropolitan Area (acronym

* Caracol Urbano.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
Encartes 5 • marzo 2020-agosto 2020, pp. 56-78
Recepción: 25 de octubre de 2019 • Aceptación: 28 de enero de 2020
http://www.encartesantropologicos.mx





in Spanish: AMG). We show how the collaborative audiovisual methodology we developed has allowed us to drive a collaborative relationship between various social agents, as a means of building the Users and Operators United Front as well as successive collective actions organized to improve the AMG's public transportation. One major notion was improving public-transport bus drivers' work conditions as a necessary factor for improving overall service.
Keywords: public transportation, collaborative audiovisual methodology, the Guadalajara Metropolitan Area.



Contexto y reflexiones conceptuales en torno al documental *El Hombre-Camión*

En el año 2011 el colectivo Caracol urbano emprendimos la tarea de realizar una investigación con *metodología audiovisual colaborativa* para profundizar en las causas del mal servicio de transporte público colectivo (autobuses urbanos de transporte de pasajeros) en el área metropolitana de Guadalajara. Durante el periodo que desarrollamos el documental y hasta hace poco, destacaba el activismo de colectivos ciudadanos por la mejoría de la movilidad urbana que tenían como principal consigna la mejora de infraestructura y políticas públicas para el uso de la bicicleta (Sánchez Barbosa, 2015). A pesar de la evidente necesidad que tenemos de usar y



promover alternativas de transporte no motorizado como la bicicleta, sólo el transporte colectivo tiene la capacidad de movilizar a diario a las más de un millón seiscientas mil personas que lo utilizan en el AMG, al tratarse de una gigantesca mancha urbana de 2 734 kilómetros cuadrados. Según dice Juan Carlos Villarreal Salazar, presidente del Frente Unido de Subrogatarios y Concesionarios del Estado de Jalisco (FUSCEJ), el servicio de camiones de transporte público perdió más de un millón de viajes diarios en la primera década de este siglo, debido, desde su perspectiva, a la falta de inversión y de gestiones adecuadas por parte del gobierno estatal (Caracol urbano, 2013).

Sin embargo, los camiones de transporte público continúan siendo el medio de movilidad urbana más usual en la ciudad: 54.9% de la población del AMG los utiliza (incluyendo al macrobús) en sus viajes al trabajo, la escuela y otras actividades diarias (Jalisco Cómo Vamos, 2019: 68), y es en los municipios de Tonalá, Tlaquepaque y El Salto, en las periferias metropolitanas, donde más se usa (*ibid*.: 70). Buena parte de estos usuarios trabajan en el núcleo central del AMG: las grandes distancias y la saturación vehicular (provocada por los automóviles, que constituyen 98% del parque vehicular de la ciudad) ocupan buena parte de su tiempo.

En el periodo durante el cual realizamos el documental, iniciamos con la coordinación del Laboratorio Urbano En Ruta, proyecto de formación profesional en psicología social con estudiantes del ITESO. Este proyecto dio paso a la colaboración con estudiantes universitarios que contribuyeron a indagar la situación del transporte público mediante entrevistas a usuarios y conductores del servicio. Entre sus hallazgos reportaron, por ejemplo, que Lucía, quien vive en uno de los fraccionamientos contiguos a la cabecera municipal de Tlajomulco y trabaja en el centro de Guadalajara, tenía que tomar a diario el camión a las 4:30 h. para llegar antes de las 6:50, y por la tarde hacía otras dos horas de vuelta (González Ríos *et. al*., 2015). Javier, que vive por el mismo rumbo, trabaja en la carretera a Colotlán y tiene que tomar el camión a las 5:00 para llegar a las 9:00. Parte de este tiempo transcurre en espera de un camión que tenga lugar, pues las unidades que van a Tlajomulco se llenan muy rápido y no pasan con mucha frecuencia. Por ese motivo muchas personas en la situación de Lucía y Javier optan por no salir de su casa más que por trabajo y necesidades de fuerza mayor, lo que limita el cultivo de sus relaciones sociales y las posibilidades de convivencia en espacios de esparcimiento. No es casualidad que Tlajomulco sea uno de



los municipios con mayor cantidad de viviendas deshabitadas en el país: 57 mil, aproximadamente la tercera parte de las casas que conforman un total de 251 fraccionamientos (Mendiburu, 2011).

El servicio de transporte colectivo no solamente es insuficiente en las zonas periféricas de la ciudad, sino que a lo largo y ancho de toda el AMG se ha caracterizado por ser inadecuado e inseguro. El maltrato por parte de los conductores a los usuarios es el reclamo más habitual: son groseros, no respetan las paradas, no suben a quienes pretenden pagar con "transvale"[1] y conducen a velocidades excesivas. Pero principalmente la queja es porque el transporte público colectivo se cobra la vida de aproximadamente cincuenta personas por año en la última década y deja más de mil heridos también anualmente (Gobierno del Estado de Jalisco, 2020).

Es comprensible entonces que usar los camiones de transporte público en el AMG no sea una opción atractiva y trate de evitarse en la medida de lo posible, sea utilizando el automóvil o no saliendo de casa. Es así como el transporte público se convierte en un *nuevo cercamiento* dentro de la ciudad. Los *cercamientos* son los procesos socioeconómicos que han definido a las sociedades capitalistas desde el desmantelamiento de los feudos a finales de la Edad Media hasta nuestros días, operando contra el control comunal de los medios de subsistencia (Midnight Notes Collective, 1990).

Según nos relataron empresarios transportistas, en la década de los ochenta del siglo pasado encontró su auge el modelo de gestión de transporte público conocido como "hombre-camión", según el cual un particular puede ser propietario de no más de tres unidades con la concesión para prestar el servicio. El gobierno estatal ha otorgado desde la década de 1980 concesiones a cientos de personas que conducían sus propios camiones, que en ese sentido tenían en su poder su propio medio de subsistencia. Sin embargo, este modelo promovido por la administración estatal y quienes a la fecha forman parte de él no contemplaron la organización y gestión colectiva del sistema global de camiones urbanos de la ciudad, y basan sus ingresos en la competencia descarnada entre camiones y rutas, cuyos lamentables efectos son decenas de muertos y cientos de lesionados cada año, fenómeno idéntico al que en la ciudad de Bogotá, Colombia, en la misma época, se denominó "la guerra del centavo" (Durán, 1985). Una

---

[1] Los "transvales" son los boletos especiales para estudiantes, docentes y personas mayores, por el que pagan el 50% de la tarifa general.



de las características de los nuevos cercamientos consiste justamente en propiciar el drástico incremento de la competencia entre los trabajadores (Midnigth Notes Collective, 1990). Las administraciones del gobierno de Jalisco insisten desde el año 2010 en que el modelo "hombre-camión" ha de mutar a uno de "ruta-empresa", lo cual supone la regulación de todas las rutas y unidades de transporte público bajo unas mismas normas de funcionamiento y mediante la asociación de todos los concesionarios que operen cada una de las rutas, proceso que entró en marcha formalmente desde el año 2013 con el entonces gobernador Aristóteles Sandoval y continúa con el actual gobernador Enrique Alfaro.

Hoy en día hay en el AMG cerca de doscientas rutas de camiones gestionadas por distintas asociaciones de concesionarios, de las cuales la más antigua es la Alianza de Camioneros de Jalisco. En 1985 la Alianza –como se le conoce coloquialmente– boicoteó el plan diseñado por el ingeniero Matute Remus a partir de un diagnóstico de las necesidades y posibilidades de movilidad de la ciudad, del cual se obtuvieron algunas conclusiones que a la fecha no han sido consideradas, por ejemplo: que no es necesario que todas las rutas pasen por el centro de la ciudad (actualmente 80% lo hace); que deben establecerse lugares precisos para las paradas; que es necesario dejar unidades en reposo para ponerlas a funcionar en horas de máxima circulación, entre otras. En el plan de Matute Remus, las rutas se estructuraron según un sistema ortogonal con varios ejes, que permitía una cobertura acorde a las necesidades de movilidad de los habitantes de la ciudad con posibilidades de adaptación a la expansión de nuevas colonias (Martínez Fuentes, 1996). El boicot de los concesionarios de la Alianza consistió en no informar, previamente a su aplicación, a los usuarios del nuevo diseño, rompiendo el compromiso contraído con el Gobierno del Estado y dejando paradas la mayoría de sus unidades, hasta que el gobernador Álvarez del Castillo ordenó que las rutas volvieran a funcionar como estaban (*ibidem*). Desde entonces la Alianza se ha caracterizado por obstaculizar la regulación del servicio, organizar paros camioneros para obtener aumentos de tarifa, y sobre todo, por recibir los favores de los gobiernos estatales, como ocurrió con la concesión del sistema BRT –autobuses que circulan por vías exclusivas– conocido en el AMG como Macrobús, y como ocurre actualmente con SITRAN, como está siendo denominado el nuevo modelo de ruta-empresa. De este modo la Alianza de Camioneros de Jalisco mantiene su histórica



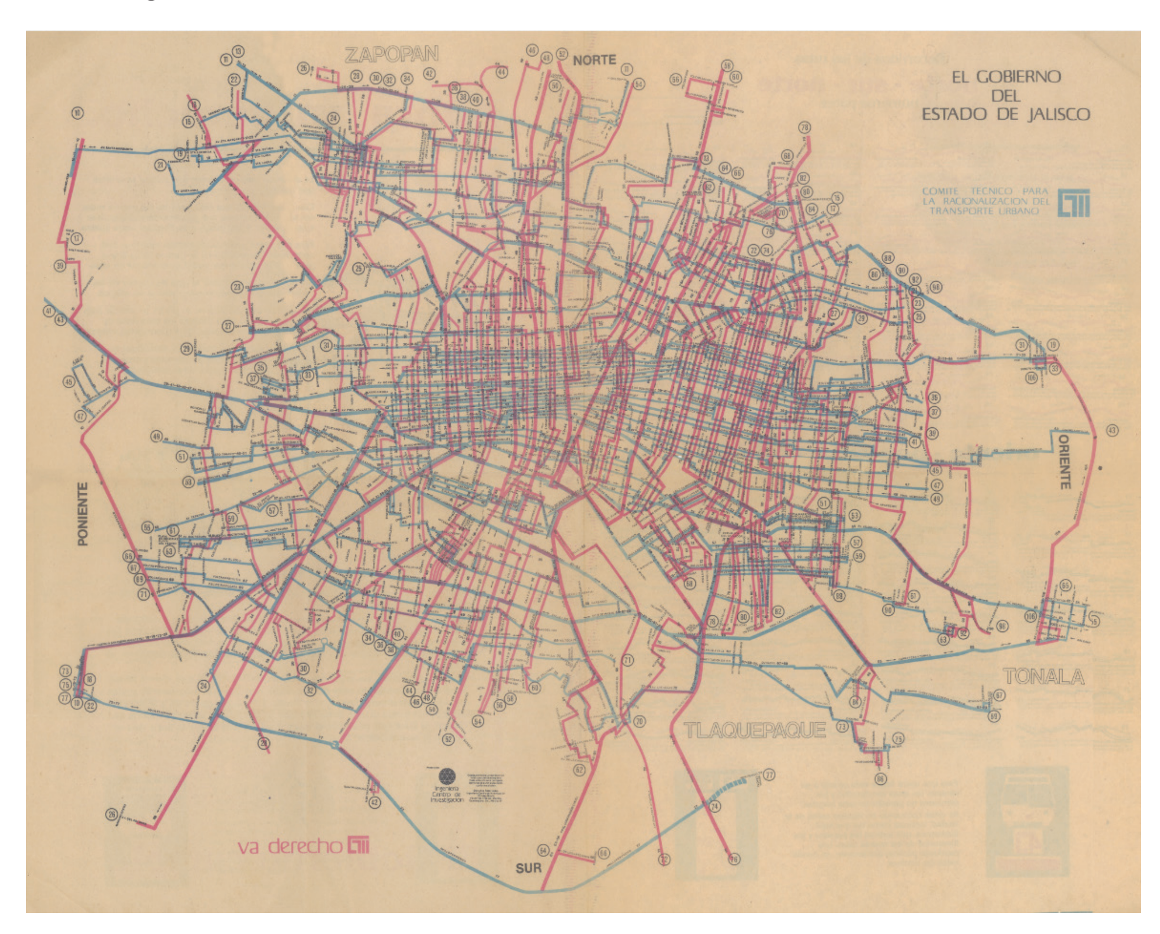
hegemonía sobre la gestión y administración del servicio de transporte público (Arellano Ríos, 2018).

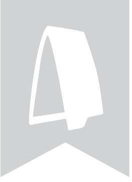
El servicio de camiones de transporte público ha sido gestionado en las últimas décadas por muchos pequeños empresarios con la mínima regulación estatal, regidos más bien por relaciones de competencia. Sin embargo el "pulpo camionero", como se conoce coloquialmente este sistema –particularmente a la Alianza de Camioneros de Jalisco– ha operado directamente en contra de las necesidades de quienes habitamos y transitamos la ciudad. Este sistema se encuentra más bien fragmentado y privatizado en torno a los intereses de cerca de cinco mil pequeños empresarios que gestionan el servicio a su antojo, lo cual se hace especialmente patente en la forma en la que pagan y exigen trabajar a sus conductores.



Ilustración 1

Plan ortogonal de Matute Remus, 1985





El estigma sobre el conductor de transporte público como cercamiento psicosocial

En el sistema que se ha descrito, los conductores de camiones del AMG han sido culpabilizados de las deficiencias del servicio por la opinión pública, sin considerar que trabajan turnos de más de diez horas continuas tras el volante en medio del saturado tráfico vehicular, sin tiempos adecuados para descansar, comer e ir al baño, expuestos a las extorsiones de los agentes de tránsito y a los asaltos por traer dinero en efectivo, y sometidos a la presión de cumplir con las vueltas establecidas en su itinerario (Caracol urbano, 2015).

> Uno de cada cinco conductores del transporte público tiene riesgo de sufrir enfermedades cardiovasculares y perder la vida de forma fatal por ataques al corazón. Comen mal y cuando pueden. No tienen tiempo de ir al baño. Pasan todo el día sentados y, por lo tanto, se encuentran en mayor riesgo de desarrollar obesidad, hipertensión, síndrome metabólico, enfermedades cardiovasculares y diabetes mellitus tipo II. (Universidad de Guadalajara, 2019).

La presión proviene de la forma en que se cubren los costos del servicio, las ganancias de los particulares que lo administran y la remuneración de los conductores que lo operan. Para obtener el máximo beneficio económico de ese negocio hay que ser el mejor competidor. Desafortunadamente la competencia no es por ofrecer un mejor servicio sino por ganar en el terreno, empíricamente hablando, del espacio urbano. Gana el más veloz para privatizar los espacios de la ciudad: el que ocupa primero la parada, el que logra meterse en el carril, el que arranca primero del semáforo, el que vende menos transvales, el que perdió menos tiempo subiendo personas mayores y niños. Por su parte –según testimonio de algunos conductores– los transportistas azuzan a sus empleados para que compitan entre sí y consigan subir al vehículo el mayor número de pasajeros.

Sin embargo, en esa competencia por la privatización del espacio urbano también participan automóviles y autoridades de vialidad: quién se adelanta primero, quién logra librar a los camiones que se van parando, quién encuentra el mejor estacionamiento, quién saca más mordidas, etc. Así como los patrones que pretenden sacar la mayor can-



tidad de pasaje a costa de sancionar a los camiones que no se ajusten a los tiempos, las agrupaciones que compiten por obtener la mayor cantidad y extensión de rutas.

¿Solamente el conductor es "culpable" del mal servicio y de los siniestros?, nos preguntábamos de cara a la evidencia de cuerpos sometidos diariamente durante muchas horas al tráfico, a las amenazas de extorsión y violencia, al sol y el esmog, cuyos efectos son altos niveles de estrés. También se puede enunciar la pregunta en sentido positivo, si establecemos como premisa que cualquier fenómeno o hecho de la realidad-ciudad, cualquier objeto y cualquier actor social sólo se configura ante nuestra mirada como forma emergente de un entramado de relaciones entre otros objetos: "¿Cómo co-producimos los sistemas de transporte urbano y la ciudad?" (Valderrama Pineda, 2010).

En ese sentido el estigma, según la explicación de Goffman (1963), es un mecanismo opuesto a la corresponsabilidad sobre las complejas problemáticas del transporte público en el AMG. Las etiquetas de "cerdos" y "vacunos" otorgadas a los conductores nos alejan de responsabilizar a otros actores sociales de esas problemáticas. Los automovilistas, por ejemplo, suelen quejarse de la forma de conducir de los camioneros, del espacio que ocupan, del tráfico que generan, de los accidentes que propician, sin reparar en que la masa de automóviles en la ciudad y sus efectos son mucho más sensibles y perniciosos en las calles que los del transporte público: los camiones urbanos de pasajeros constituyen solamente 2% del parque vehicular que circula por las vías del AMG.

El estigma tiene carácter performativo, esto es, que agrega a las relaciones una expectativa que produce el fenómeno que anticipa; no describe, sino más bien prescribe el comportamiento de la realidad y de sus actores (Butler, 2011). Tanto Goffman como Butler hacen hincapié en que los rasgos señalados mediante etiquetas, despectivas en este caso, se naturalizan y aparecen como atributos de los sujetos estigmatizados en rasgos inherentes a su personalidad (violentos, maleducados). El estigma no se origina solamente en los comportamientos del sujeto estigmatizado, sino en su relación con la diferenciación que establece con él una mayoría: "Un atributo que estigmatiza a un tipo de poseedor puede confirmar la normalidad de otro y, por consiguiente, no es honroso ni ignominioso en sí mismo", explica de nuevo Goffman (1963).



Memoria metodológica de una investigación colaborativa

Metodológicamente, nuestra investigación tenía como precedente una investigación que desarrollamos en la ciudad de Barcelona, España, que tuvo como producto el documental en video *Latinas Nou Barris* (Cano y Robledo, 2010), además del documento *Detrás de la cámara del documental Latinas Nou Barris*, memoria metodológica del proceso de investigación, en el que recogemos experiencias e implicaciones de hacer investigación social con una metodología audiovisual (Cano y Robledo, 2009).

A partir de dicha experiencia, comprendemos la *metodología audiovisual colaborativa* como una forma de plantear preguntas acerca de la realidad social que se basa en el trabajo de vinculación con las personas investigadas y su involucramiento en el modo en el que esas personas desean presentar su propia situación. Se trata, entonces, de una metodología que parte de indagar la realidad atendiendo a las voces de colectividades que suelen ser excluidas de problemáticas que les afectan directamente, conduciendo a una investigación que se posiciona políticamente a favor de situar esas voces en la arena del debate público, que nos permite atender al modo en que las personas que participan de la realidad investigada –incluyendo a quienes investigan– desean escenificar su discurso, sus motivos y sus interacciones.

Como parte de esta metodología, utilizamos las tecnologías audiovisuales no solamente para registrar testimonios en entrevistas y eventos, sino para propiciar situaciones de comunicación de las problemáticas abordadas, espacios intersubjetivos (Robledo, 2017). En la práctica, nos acercamos a los actores sociales que identificamos que se encuentran involucrados directamente en la problemática, con la petición de conocer sus actividades relacionadas con ésta, con el compromiso de dar a conocer su punto de vista en el contexto de un video-documental. Se genera entonces un proceso de convivencia y de diálogo en situaciones específicas. Después de los registros audiovisuales con diversos actores sociales, se realizan constantes visionados del material registrado para reconocer principalmente las afectaciones de la problemática, identificando las voces que enuncian sus aspectos más críticos. Una vez identificadas estas voces, se intensifican el acompañamiento, la convivencia y el registro audiovisual con quienes las detentan. Después se visiona el material registrado junto con esas personas, observando el modo en el que les interpela respecto a



la forma que son presentados en el registro, y se toman acuerdos acerca de la narrativa que cobrará forma en el documental. En ese ejercicio subyace un primer análisis del material, con el que se continúa mediante la edición y el montaje del video-documental, partiendo de la premisa de que los formatos audiovisuales no solamente representan objetos y situaciones de la realidad sino que en su proceso de realización y en sus imágenes hacen comparecer a distintos actores de esa realidad, modificando incluso aquello que es representado e implicando a quien observa.

En el caso de la realización de *El Hombre-Camión*, esta metodología audiovisual colaborativa nos posibilitó comunicar las problemáticas del transporte público en contextos sociales mucho más amplios que el ámbito académico. Portar la cámara para la elaboración de un video-documental nos permitió, en este caso, explicar a empresarios transportistas y conductores de transporte público que nuestro propósito era mostrar testimonios de quienes prestan el servicio, es decir, que presentamos nuestra investigación con un uso práctico de comunicación que pudiera servir a quienes participaran de la investigación, aclarando que sus testimonios serían intercalados con testimonios de otros actores que pudieran ofrecernos un panorama amplio de las problemáticas desde diversas voces.

El método para hacer las aproximaciones a los actores sociales fue el de la "bola de nieve", de unos informantes que nos llevaban a otros. Comenzamos por los contactos que personas conocidas nos proporcionaban de personas que administraban algunas unidades de transporte público, transportistas, que a su vez nos contactaron con conductores, algunos de los cuales eran empleados de esos transportistas o acudían a la Escuela de Transporte Público impulsada por el Frente Unido de Subrogatarios y Concesionarios del Transporte del Estado de Jalisco (FUSCEJ), organización que agrupa a la mayoría de los transportistas que en ese momento eran subrogatarios. Realizamos diversas entrevistas frente a la cámara y otras sin ella, en las que preguntamos cuáles eran desde su perspectiva los principales problemas del transporte público en Guadalajara y sus causas. Acudimos a varias sesiones de los cursos de capacitación que daban a conductores y transportistas en la Escuela, donde pudimos convivir y conocer a varias personas interesadas en proporcionar su testimonio frente a la cámara.

Durante el periodo que asistimos a los cursos a conductores en ese espacio, consideramos que capacitarlos era una estrategia que podía ser efectiva para mejorar el servicio, pues se les proporcionaban conocimien-



tos prácticos, como primeros auxilios, además de concientizarlos sobre los efectos perniciosos en su labor que podían tener una mala alimentación y el abuso de alcohol y otras drogas. Sin embargo, conforme fuimos conversando con más conductores en otros ámbitos, tales como su espacio de trabajo, o sea, el camión, conocimos otras aristas de la experiencia de los conductores que enfilaron las respuestas en otra dirección: el problema no está tanto en la capacitación como en sus condiciones generales de trabajo. Ello nos llevó a privilegiar el registro de conversaciones durante los trayectos de los conductores a bordo del camión.

Durante las sesiones de la Escuela del Transporte realizamos observación participante e hicimos registro audiovisual de las actividades. Observamos que muchos conductores participaban de forma entusiasta, llegando a compartir con orgullo experiencias de su oficio en la escuela de sus hijos. "Que el conductor sienta que lo que hace es un trabajo digno e importante", decía el director de la Escuela. Sin embargo, algunos no se sentían muy satisfechos con tener que pasar parte de su sábado en la Escuela en vez de descansar, o porque perdían dinero al no estar en ruta. Algunos de ellos accedieron a entrevistarse con nosotros y a mostrarnos "la realidad del transporte" a bordo del camión. "¿De qué sirven estos cursos si nos siguen tratando igual?: los tiempos, las corretizas, los abusos", se quejaba Hernando.

Otra forma de aproximación que resultó fundamental como parte de nuestra metodología fue asistir a reuniones públicas en las que se discutía acerca del transporte. Registrar en video las intervenciones que diferentes actores tenían en esas ocasiones nos permitió identificar tanto *in situ* como *a posteriori* a otros actores involucrados en el entramado del transporte público, no solamente en la prestación del servicio sino en los discursos que promovían determinadas formas de comprenderlo y analizarlo.

Fue en un Foro Estatal del Transporte público donde conocimos a José Sánchez, quien recientemente había sido despedido de su trabajo de conductor de la ruta 619 por exigir que se respetaran sus derechos laborales y promover la organización entre sus compañeros que se encontraban en la misma situación. José manifestó ahí las circunstancias en que laboraban la mayoría de conductores de transporte público colectivo en el AMG, arrojando luz para nosotros sobre la ruta de indagación que habríamos de seguir: lejos de pretender situarnos en un espacio "neutro" de observación de la realidad, la ética de investigación que responde a sus efectos políticos

potenciales nos llevó a establecer un vínculo de colaboración y acompañamiento con quien emprende una lucha por sus derechos laborales, lo cual repercute directamente en la prestación del servicio. Desde entonces, acompañamos a José en sus acciones cotidianas: buscar en las paradas a sus excompañeros de ruta, subir a los camiones para hablar con los pasajeros a bordo sobre su situación y la de sus compañeros, repartir un boletín informativo realizado por él a cambio de una cooperación voluntaria, asistir a foros sobre el transporte público y, algo que hizo siguiendo nuestra recomendación, encontrarse e intentar establecer alianzas con colectivos de la sociedad civil organizados en torno a las problemáticas de movilidad y el derecho a los espacios públicos.

La justificación de centrar la investigación en las voces de los conductores, a pesar de que la apertura inicial vino por parte de sus patrones transportistas, radicó en la constatación de que se habla mucho sobre los conductores pero poco se les escucha a ellos. Tanto estudios previos como las indagaciones que realizaron estudiantes del Laboratorio Urbano En Ruta sustentaban la necesidad de atender a las condiciones en las que suelen trabajar los conductores de los camiones de transporte público.

El camión no es solamente el escenario en el que se desarrollan las interacciones y vicisitudes del conductor mientras desempeña su oficio (Aguilar Nery, 2000), sino que es uno de los actores que construye, transforma y determina al espacio urbano mientras realiza sus trayectos, y por eso ha de ser tomado en cuenta como tal. "El camión es como un ser vivo", nos comentó Raymundo, uno de los conductores que entrevistamos, "un ser vivo que se contagia de los estados de ánimo del conductor. Si uno anda de malas el camión lo resiente". Esto Raymundo lo decía a propósito de la gran cantidad conductores jóvenes que están hoy día circulando por la ciudad: "no saben tratar al camión y el camión reacciona, se comporta como una bestia".

Al acercarnos y conversar con los conductores a bordo del camión –o con un poco más de tranquilidad en las bases—, lo primero con lo que nos encontramos fue con un interés muy grande de su parte por dar a conocer su perspectiva, porque consideran que nadie los escucha (Caracol urbano, 2015). Uno de sus reclamos y preocupaciones más recurrentes es la percepción que la opinión pública tiene de ellos, mirada que ofrecen los medios de comunicación estigmatizando a los conductores como asesinos al volante. "De hecho en ocasiones los medios de comunicación sólo se



interesan en los accidentes viales si un conductor de transporte público está implicado y parece ser el culpable", nos compartió *el Ratón*, que lleva casi dos décadas en ruta (Hermosillo y Moreno, 2012). Ese estigma que pesa sobre los conductores tuvo su momento más álgido en el año 2012, cuando fueron asesinados once de ellos en el estado de Jalisco, la mayoría en el AMG, por supuestas venganzas por muertes causadas por camiones de transporte público (Caracol urbano, 2015).

En los medios de comunicación poco se hablaba de los diferentes métodos de ganancias a los que suelen estar sometidos los conductores, que en general dependen de la cantidad de pasaje que suben y no de un sueldo fijo por cumplir con sus horas de servicio. "Al gobierno no le conviene que trabajemos con un sueldo, porque si trabajamos con un sueldo fijo no estaríamos corriendo y no habría razones para que los agentes de vialidad nos detengan, se les acabaría la mochada", proseguía *el Ratón* (Hermosillo y Moreno, 2012), quien también se quejaba de que los conductores no fueran incluidos en disposiciones de trabajo como los horarios:

> No piden votaciones, no nada… nosotros lo que peleamos con ellos es por qué no nos hacen participar en sus planeaciones, porque uno es el que anda manejando, uno es el que sabe la realidad, ellos nomás le echan matemáticas, pero nunca están en la práctica; llevamos por lo menos quince años con el mismo rol de trabajo… No tienes derecho ni del baño ni a comer nada, o sea tú te subes, empiezas a trabajar y Dios te libre de lo que traigas, te pegue chorro, te pegue lo que te pegue (Hermosillo y Moreno, 2012: 4).

Estos testimonios nos daban pistas para las preguntas: ¿Por qué no se organizan los conductores para acabar con esta situación? Porque los visos de organización son respondidos inmediatamente con amenazas:

> Si sigues con él o te veo hablando con él, te voy a correr, nos dicen; entonces, de ser muchos, ya quedamos en nada otra vez, ¿por qué? Porque viene esa amenaza de los patrones a los trabajadores, entonces si tú eres un trabajador que tienes muchos miembros de familia, ¿qué dices? No, pues yo me voy a portar bien y sigo manteniendo a mi familia, si sigo en la grilla y me corren, ¿qué hago? Aquí en la ruta van tres veces que quieren hacer el sindicato y ven los patrones y los corren y pues ya los demás no quieren, por eso no se puede hacer nada y porque el gobierno no nos apoya (Hermosillo y Moreno, 2012: 4).



José Sánchez fue despedido de la ruta 619 en enero de 2012, tras veinte años de servicio, por exigir a su patrón que otorgara las prestaciones que estipula la Ley Federal del Trabajo. Uno de sus compañeros fue golpeado por mandato del patrón después de que intentara organizarse con sus compañeros, pero José seguía tratando de convencer a compañeros de su ruta de realizar acciones para presionar a los patrones y fundar un sindicato independiente, pues el sindicato oficial no se hacía cargo de las demandas de los conductores. Como nos dijo uno de los empresarios transportistas: "de los sindicatos lo que esperamos es que mantengan tranquilos a los trabajadores, que no den problemas".

Algunas de las presiones instigadas por José y los compañeros que eventualmente lo apoyaban funcionaron de forma inmediata. A algunos de ellos se les dieron vacaciones. Aun así, pocos eran los que acompañaban a José a la Dirección General del Trabajo, a la Comisión Estatal de Derechos Humanos, a la Secretaría de Movilidad, a los medios de comunicación y a otras instancias para llevar denuncias, firmas, comunicados y otros recursos para lograr mejores condiciones laborales para los conductores de transporte público.

A lo largo de ese año acompañamos a José, videocámara en mano, a las bases de distintas rutas, donde intentaba conocer las condiciones laborales de otros compañeros y hablarles de su lucha. Cuando los transportistas se enteraban de lo que estaba haciendo José, porque algunos de sus empleados "checadores" les avisaban, inmediatamente le exigían que se alejara, amenazando a sus propios empleados de perder el trabajo si los veían con él, amenazas que en algunos casos se hicieron efectivas.

Pero otra estrategia surgió del trabajo colaborativo con José: no era solamente necesario acercarse a otros conductores para que se sumaran, sino a otros ciudadanos organizados y con impacto en medios e instituciones. Juntos nos acercamos a colectivos ciudadanos interesados en problemáticas urbanas, donde expresábamos la necesidad de reconocer a los conductores no solamente como perpetradores de violencia en la vía pública, sino como sujetos vulnerados por el propio sistema, y por tanto la necesidad de sumarse al reclamo de condiciones laborales legales para los conductores si queríamos un transporte digno. Muchos de estos colectivos llevaban algunos años manifestándose contra los gobiernos locales por seguir privilegiando obras que benefician y estimulan el uso del automóvil y posicionando en la agenda pública el tema de la "movilidad" con la bici-



cleta como punta de lanza. El transporte público poco figuraba, más allá de la exhibición de estadísticas que confirmaban lo que cualquier usuario sabe: que el servicio es deficiente y terrible.

Ahí comenzó quizás una de las vías hasta ahora más fructíferas en nuestra lucha por el transporte público: visibilizar la relación entre las condiciones laborales de los conductores de camiones urbanos y las condiciones inadecuadas del servicio de transporte público, pero también para posicionar las problemáticas del transporte colectivo en la agenda pública metropolitana en materia de movilidad, copada de unos años a la fecha por la "movilidad no motorizada".

Reflexiones conceptuales emergentes

El título del videodocumental *El Hombre-Camión* alude, por una parte, al modelo administrativo con el que opera aún el sistema de camiones de transporte público en el estado de Jalisco; pero también alude al *ensamblaje* (Farías, 2011) entre el actor humano que opera el servicio y las tecnologías semiótico-materiales con las cuales se asocia para hacerlo: el camión en todas sus dimensiones e ingeniería; los usuarios y sus corporeidades multiformes; el sistema de registro de pasajeros con boletos y barras ópticas; el sistema de control del tiempo con reloj y "checadores"; las infraestructuras viales que incluyen calles, avenidas, paradas, bases, semáforos, topes, etc.; los pliegues espaciales espontáneos como puestos de comida y otras ventas ambulantes; los otros vehículos con los que el hombre-camión debe disputar el espacio urbano, comenzando con sus propios compañeros de ruta con los que compite por el pasaje. El conjunto de estas violentas formas de asociación genera una tensión que se condensa y estalla en la relación entre conductores y usuarios, cuyos efectos son tanto las lesiones y muertes de usuarios y transeúntes ocasionadas anualmente por los camiones como los diez conductores asesinados en Jalisco durante el año 2012 –hecho inédito en el país– como supuestas venganzas por los siniestros y muertes que ocasionan.

Pensar de este modo al conductor, también como coproducción de redes y ensamblajes en las que el estigma lo posiciona como el villano de la película, no significa excusarlo de las graves problemáticas del transporte público, ni negar su agencia, sino asumir junto con los conductores de camiones y otros actores la agencia colectiva respecto al transporte público. La metodología utilizada nos conduce también a un proceso de



reconocimiento de aquellas necesidades que tenemos en común con otros actores que están implicados en la operación, el uso y las afectaciones del transporte público.

La colaboración con José Sánchez, con el propósito definido de seguir con la cámara su trayectoria de lucha durante sus actividades políticas y en el encuentro con otros actores sociales, definió la subsecuente agenda de investigación, que después de un año de grabaciones nos puso frente a la línea de montaje audiovisual con una serie de testimonios y registros de trayectos a bordo de diferentes rutas que se organizaron en torno a lo que los distintos actores involucrados con el transporte público reconocían como las causas de las deficiencias en el servicio, priorizando las voces y experiencias de quienes lo conocen desde dentro, quienes hacen posible día a día su funcionamiento y mostrando las situaciones en las que los razonamientos de esos actores correspondían a lo expresado. El resultado obtenido después del proceso de montaje pretendía lograr la identificación del gremio de los conductores con las situaciones que viven a diario y su percepción de las problemáticas del transporte público, lo cual se verificó con el visionado por varios conductores antes de su publicación.

De la investigación audiovisual a la acción colectiva

Durante 2013 el documental *El Hombre-Camión* se presentó en distintos foros en la coyuntura del comienzo de la administración del gobierno estatal de Aristóteles Sandoval, con el cambio de Secretaría de Vialidad a Secretaría de Movilidad, asumiendo el discurso impulsado por la ciudadanía organizada y convocando públicamente a la presentación de propuestas para una nueva Ley de Movilidad que promoviera la transformación del transporte público. El documental fue visto y discutido por personas de distintas organizaciones sociales, estudiantes, transportistas, usuarios, académicos, conductores y funcionarios públicos.

Las reacciones ante el documental fueron variadas en matices, tomando en cuenta las distintas posiciones desde las que era visto el documental. Una versión preliminar se había presentado en el Segundo Congreso Estatal de Movilidad y Transporte (diciembre de 2012), coorganizado por el FUSCEJ, organización a la que nos habíamos acercado para documentar el trabajo de la Escuela de Transporte. Los transportistas que compartieron ese día sus impresiones con nosotros ciertamente estaban contrariados por



el giro que había tomado el documental, enfocándose en las condiciones laborales de los conductores y no en el trabajo de formación que ellos estaban haciendo. Sin embargo, reconocían que los puntos de vista que mostraba el documental (los de ellos incluidos) sobre los cambios que necesita urgentemente el sistema de transporte público llevaban razón.

La presentación del metraje definitivo del documental fue en el Foro "Mejor Camión, Mejor Ciudad" en el ITESO, el 23 de abril de 2013. Después de la proyección hubo un panel con el transportista que es director de la Escuela del Transporte y dos conductores, José Sánchez uno de ellos. Aunque ya había visto el documental en el congreso de diciembre, el representante de los transportistas se encontraba evidentemente nervioso, pues sabía que después de haber visto aquello los espectadores comenzaban a percibir que parte de la responsabilidad del mal servicio de transporte público se desplazaba de los conductores hacia los concesionarios. En el foro "El camión que queremos" (mayo de 2013),[2] organizado por la Plataforma Metropolitana para la Sustentabilidad, el documental fue visto por Mauricio Gudiño, entonces Secretario de Movilidad, quien reconoció la necesidad, pero también las dificultades, de regular el transporte público, comenzando con las condiciones laborales de los conductores.

Pero fue el 8 de mayo de 2013 cuando José Sánchez dejó claro públicamente cuáles son las necesidades laborales de los conductores que han de ser cubiertas para que se pueda garantizar un servicio digno de transporte público, en el Foro de Consulta para el Nuevo Modelo de Transporte Público convocado por el Gobierno del Estado de Jalisco, organizado con el compromiso explícito de tomar en cuenta las propuestas ahí presentadas para la iniciativa de Ley de Movilidad a discutir en el Congreso del Estado.

La consigna de José de hacer un frente común de usuarios y operadores, revirtiendo una confrontación histórica, comenzaba a hacer su aparición en el imaginario colectivo de cómo enfrentar el mal servicio de transporte público como cercamiento urbano y reclamarlo como un bien común. Pero fue a finales de ese año cuando comenzó a tomar forma. Después de que el Congreso del Estado aprobara la "nueva" Ley de Mo-

[2] El registro en video de este foro puede verse en http://ciudadpixel.mx/el-camion-que-queremos/



vilidad y Transporte del Estado de Jalisco a mediados de año, con fuertes cuestionamientos por no priorizar al transporte público respecto a otras formas de movilidad (Civitas, 2013), el 21 de diciembre de 2013 se decretó la tan ansiada –por los transportistas— alza de tarifa de 6 a 7 pesos para los camiones de transporte público y el tren ligero.

El rechazo de muchas personas que usan a diario estos medios de transporte no se hizo esperar. Ninguna nueva ley ni decreto oficial borraban las deficiencias del transporte público por arte de magia, por lo cual ese aumento no se justificaba. Ciudadanos indignados se organizaron de forma espontánea y convocaron a reunirse el 27 de diciembre en el Parque de la Revolución, cerca del centro de Guadalajara, con la consigna *#PosNoMeSubo*, inspirada también por el reciente rechazo al alza de tarifa en el metro de la ciudad de México, con el lema *#PosMeSalto*. Se concertaron acciones como la creación de alternativas de movilidad, ciclovías y hasta un "camión ciudadano". Organismos como la Federación de Estudiantes Universitarios, el partido Movimiento Ciudadano y la COPARMEX impugnaron el decreto del alza de tarifa, que fue posteriormente revocado. José Sánchez acudió a las reuniones convocadas a partir de esas iniciativas, dejando en claro a los usuarios indignados que el alza a la tarifa en realidad no beneficiaba a los conductores y que él tampoco estaba de acuerdo con ésta. El discurso de José invitando a unir fuerzas entre conductores y usuarios fue bien acogido por las personas ahí congregadas.

Tras la estela de las iniciativas efímeras que invitaban a la desobediencia civil y otras propuestas de autogestión de la movilidad que se diluyeron en las siguientes semanas, así como un debate público sobre transporte colectivo atascado en aumentar o no la tarifa mientras las pésimas condiciones del servicio y la siniestralidad seguían sin ser resueltas, nacía en enero del año 2014 el Frente Común de Usuarios y Operadores del transporte público, primera iniciativa en el AMG que reclamaba al transporte público como un bien común, superando los cercamientos erigidos en torno a una relación ineludible de interdependencia; una lucha en la que convergen la organización por los derechos laborales y el derecho a la ciudad (Harvey, 2012).

El documental *El Hombre-Camión*, que para principios del año 2014 había sido visto por gente preocupada por las problemáticas del transporte público, sirvió a José para dar a conocer la situación de los conductores y ser reconocido como un actor político por otros ciudadanos con deseos



de organizarse en torno a este servicio. En el contexto de las convocatorias y movilizaciones por el alza de tarifa, José conoció a usuarios del transporte público con quienes fundó el Frente Común de Usuarios y Operadores, al que pronto nos incorporamos el colectivo Caracol urbano y el Laboratorio urbano En Ruta.

Desde entonces el Frente ha realizado una serie de convocatorias públicas y acciones que tienen como uno de sus ejes principales la exigencia de condiciones laborales dignas para los conductores del transporte público como condición indispensable para la mejora del servicio. Esta consigna tomaba como fundamento la narrativa ofrecida por el documental *El Hombre-Camión*, basada a su vez en la lucha de José Sánchez. El Frente convocó a proyecciones en el espacio público del documental, después de las cuales se charlaba con los asistentes para ampliar la información acerca de la problemática y se invitaba a formar parte del Frente Común de Usuarios y Operadores.

En el año 2015 estudiantes que formaban parte del Laboratorio urbano En Ruta realizaron el documental *Voces En Ruta*, que profundiza en cómo afectan las condiciones laborales la salud de los conductores y la calidad de vida de sus familias. Entre 2015 y 2016 el Frente convocó a los Diálogos por un Transporte Digno, en espacios públicos de los municipios de Guadalajara y Tlajomulco, en los que se dieron cita usuarios, conductores y funcionarios públicos municipales y estatales para escuchar las perspectivas de otros actores sociales y dar a conocer la propia. Por su parte, en el año 2017, el Laboratorio urbano En Ruta convocó a los Encuentros Estudiantiles por un Transporte Digno en diferentes universidades, que permitieron conocer la experiencia de los estudiantes como usuarios del transporte público e invitarlos a sumarse.

La narrativa acerca de la complejidad de las problemáticas del transporte público logró convocar a otros colectivos estudiantiles y ciudadanos para converger en iniciativas por un mejor transporte público que derivaron en nuevos ejercicios de acción colectiva. Entre éstos destaca la *Evaluación Integral a la Ruta T02 Artesanos desde la acción civil organizada*, diseñada y aplicada por alrededor de 60 personas y diferentes colectivos ciudadanos como Comparte la Ciudad, GDL en Bici, Movilidad Revolución Jalisco y la Red Universitaria de Movilidad, además del Frente Común de Usuarios y Operadores y el Laboratorio urbano En Ruta, en octubre de 2017, y presentada públicamente en noviembre, en la iniciativa llamada Movién-



donos. El propósito de la evaluación era conocer las condiciones en las que comenzaba la operación del modelo de gestión y administración del transporte público conocido como Ruta-Empresa, que supuestamente daría solución a las históricas problemáticas del servicio.

La evaluación consistió en el diseño y la aplicación de guías de observación sobre las condiciones de las unidades, los tiempos de paso y espera de los usuarios, así como encuestas de percepción a usuarios. Además, incorporaba una encuesta a los conductores, en cuyo diseño participaron también conductores, para dar cuenta de sus condiciones laborales en el nuevo modelo. El documento de la evaluación concluyó que, a pesar de que hay mejoras en las condiciones de los camiones, no son las establecidas por la norma oficial. La ruta no cumplió tampoco con las normas de intermodalidad y accesibilidad universal. Aunque los conductores encuestados reconocían tener mejores condiciones laborales respecto al modelo Hombre-Camión, no contaban aún con todas las prestaciones de ley (Moviéndonos, 2017).

Estas experiencias nos permiten afirmar que la *investigación audiovisual colaborativa* con las características que aquí hemos presentado contribuye a la apropiación colectiva de una narrativa sobre el transporte público que cuestiona el estigma e involucra y convoca a diferentes actores sociales a participar en los cambios en el servicio, propiciando nuevas formas de vinculación, colaboración y acción colectiva. Por supuesto, no se trata más que de unos primeros pasos para la transformación del sistema que apunten hacia imaginar sus mejoras, teniendo en primer plano a los usuarios y a los conductores, factor humano fundamental en el funcionamiento del servicio.

Bibliografía

Aguilar Nery, Jesús (2000). "Las culturas al volante, aproximación etnográfica a los choferes de transporte público", en *Estudios sobre la Cultura Contemporánea*, vol. 6, núm. 12, pp. 85-110.

Arellano Ríos, Alberto (2018). "El transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara: agenda, proyectos y gatopardismo", en *Revista Mexicana de Análisis Político y Administración Pública*, vol. 7, núm. 1, pp. 11-32.



Butler, Judith (2011). "Cuerpos en alianza y las políticas de la calle", en *Transversales*, núm. 26, junio 2012. Recuperado de http://www.trasversales.net/t26jb.htm, consultado el 20 de febrero de 2020.

Cano, Lirba y Héctor Robledo (2009). *Detrás de la cámara del documental Latinas Nou Barris. Memoria metodológica de una investigación audiovisual*. Barcelona: Institut Català de les Dones. Recuperado de https://app.box.com/shared/5hf5ga6qdj, consultado el 20 de febrero de 2020.

Cano, Lirba y Héctor Robledo (2010). *Latinas Nou Barris.* Barcelona: Institut Catalá de les Dones (archivo de video). Disponible en archivo del colectivo Caracol urbano y en la Biblioteca Nou Barris de Barcelona.

Caracol urbano [PAP Centro de Servicios e Investigaciones Psicosociales] (2013). *El Hombre-Camión* (archivo de video]. Recuperado de https://youtu.be/TcTJceGy8SM, consultado el 20 de febrero de 2020.

Caracol urbano (2015). "Ensayo de ruta. Apuntes etnográficos de una investigación sobre transporte público en la zona metropolitana de Guadalajara (México)", en *URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, vol. 5, núm. 1, pp. 147-158 . Recuperado de http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/caracol, consultado el 20 de febrero de 2020.

Castro-Coma, Mauro y Marc Martí-Costa (2016). "Comunes urbanos: de la gestión colectiva al derecho a la ciudad", en revista *EURE*, vol. 42, núm. 125, pp. 121-153. https://doi.org/10.4067/S0250-71612016000100006

Civitas, Taller de Gobernanza (2013). *Reflexiones en torno a la iniciativa de Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco que está siendo discutida en el Congreso del Estado de Jalisco*. Recuperado de https://camiongdl.wordpress.com/2013/07/18/reflexiones-en-torno-a-la-iniciativa-de-ley-de-movilidad-y-transporte-del-estado-de-jalisco/, consultado el 20 de febrero de 2020.

Durán, Ciro (director) (1985). *La guerra del centavo* (documental).

Farías, Ignacio (2011). "Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad", en *Athenea Digital*, vol. 11, núm. 1, pp. 15-40. https://doi.org/10.5565/rev/athenead/v11n1.826

Gobierno del Estado de Jalisco, Transporte (2020). *Siniestralidad vial en el Estado de Jalisco 2012-2019*. Recuperado de https://bit.ly/2vNff9g, consultado el 20 de febrero de 2020.



Goffman, Erving (1963). *Estigma: la identidad deteriorada*. Buenos Aires: Amorrortu.

González Ríos, Alejandra, Alejandra Hurtado Martín, Jessica García Radillo y María Fernanda Cazares Juárez, (2015). *El transporte público en Tlajomulco* (reporte de investigación, Proyecto de Formación Profesional *En Ruta*). Guadalajara: ITESO.

Harvey, David (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

Hermosillo, Beatriz y M. Moreno (2012). *El tiempo es estrés* (reporte de investigación, Proyecto de Formación Profesional *En Ruta*). Guadalajara: ITESO.

Jalisco Cómo Vamos, Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida (2019). *6ª Encuesta de percepción ciudadana sobre calidad de vida, 2018.* Guadalajara. Recuperado de http://www.jaliscocomovamos.org/encuesta2018, consultado el 20 de febrero de 2020.

Laboratorio urbano En Ruta (2015, 1 de junio). *Voces en ruta* (archivo de video). Recuperado de: https://www.youtube.com/watch?v=9ShKhPdFqEg, consultado el 20 de febrero de 2020.

Martínez Fuentes, Gustavo (1996). *Jorge Matute Remus. Apuntes de su vida y obra*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara.

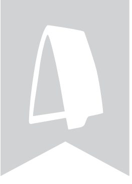
Mendiburu, Diego (2011). "Vivir en un gueto", en *Eme-equis*, julio de 2011.

Midnight Notes Collective (1990). "Los nuevos cercamientos", en *Theomai,* núm. 26.

Moviéndonos (2017). *Evaluación Integral a la Ruta T02 Artesanos desde la acción civil organizada.* Recuperado de https://frentecomunmoviendonos.wordpress.com/2017/11/10/moviendonos-evaluacion-integral-a-ruta-artesanos-desde-la-accion-civil-organizada/, consultado el 20 de febrero de 2020.

Robledo, Héctor E. (2017). "Psicología urbana. Experimentación, visualización y sabotaje del dispositivo ciudad", en Aguado y Paulín (coord.), *Temáticas actuales en psicología*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro. Recuperado de http://bibliotecas.uaq.mx/index.php/novedades/197-tematicas-actuales-en-psicologia-epub, consultado el 20 de febrero de 2020.

Sánchez Barbosa, Luis (2015). "Porque no tenemos nada, queremos hacerlo todo. Diez años de movilidad en Guadalajara metropolitana", en *Revista Territorio*, núm. 1. Recuperado de http://www.revistaterri-



torio.mx/porque-no-tenemos-nada-queremos-hacerlo-todo.html, consultado el 20 de febrero de 2020.

Universidad de Guadalajara (2019, 3 de julio). "Uno de cada cinco conductores de camión, con riesgo de enfermedad cardiovascular". Recuperado de http://www.udg.mx/es/noticia/uno-cada-cinco-conductores-camion-riesgo-enfermedad-cardiovascular, consultado el 20 de febrero de 2020.

Valderrama Pineda, Andrés (2010). "How do we co-produce urban transport systems and the city? The case of Transmilenio and Bogotá", en Ignacio Farías y Thomas Bender (ed.), *Urban Assemblages. How Actor-Network Theory changes Urban Studies*. Nueva York: Routledge.

Lirba Cano y Héctor Eduardo Robledo forman parte del colectivo Caracol urbano, investigación urbana en la calle, que desde el año 2011 estudia y documenta fenómenos urbanos en el área metropolitana de Guadalajara como el transporte público colectivo y el *blanqueamiento por despojo* en el centro de Guadalajara. Del primer proceso es producto el documental *El Hombre-Camión*. Lirba Cano coordina el espacio feminista y de investigación urbana Cuerpos parlantes y Héctor Robledo coordina, junto con Christian Grimaldo, el Proyecto de Aplicación Profesional del ITESO Co-laboratorio urbano, con el que actualmente colaboran en acciones vecinales en defensa de la vida barrial en el barrio de Mexicaltzingo, además de realizar El VecinRadio, programa de radio comunitaria/podcast sobre luchas vecinales en el AMG, que transmite en vivo por La Coyotera Radio los martes a las 6 p.m. Desde 2014 son miembros del Frente Común de Usuarios y Operadores del transporte público.









Encartes, año 3, núm 5, marzo 2020-agosto 2020, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, México, D. F., Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76 , El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México, Tel. +52 (664) 631 6344, e Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C., Periférico Sur Manuel Gómez Morin, núm. 8585, Tlaquepaque, Jalisco, Tel. (33) 3669 3434. Contacto: encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica http://www.encartesantropologicos.mx. ISSN: 2594-2999. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de la revista. Se autoriza la reproducción parcial de los materiales publicados siempre y cuando se haga con fines estrictamente no comerciales y se cite la fuente.